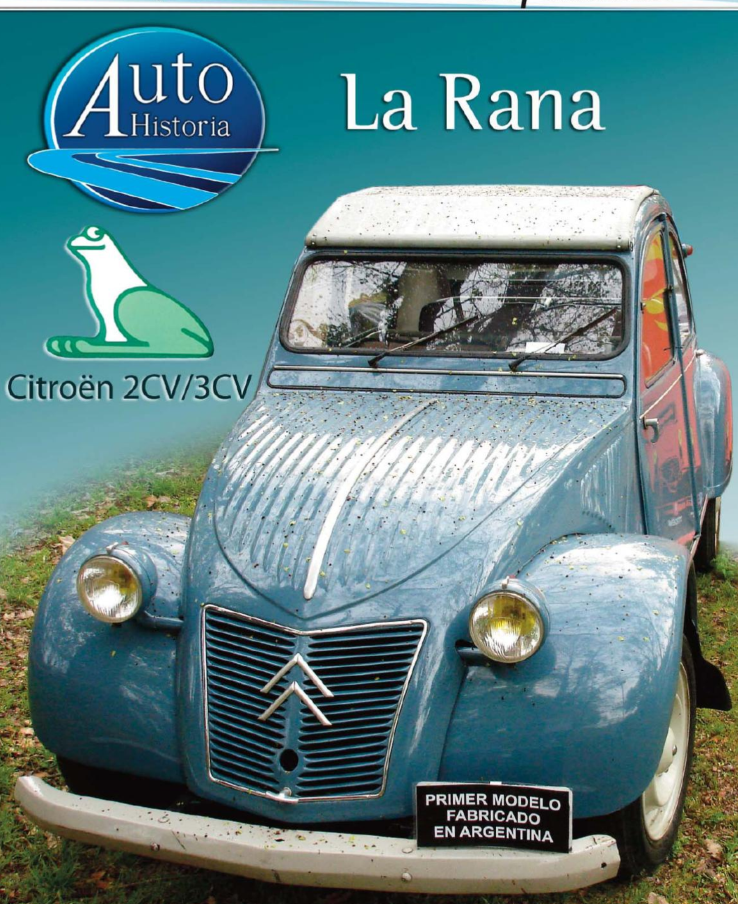
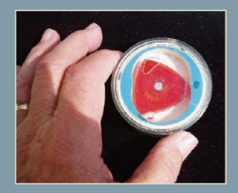

Auto Historia
La Rana
Citroën 2CV/3CV
PRIMER MODELO
FABRICADO
EN ARGENTINA

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 4 // Octubre 2011







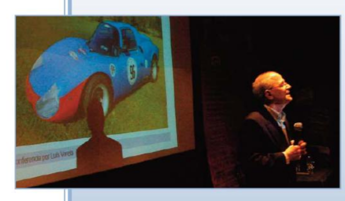
Editorial

Apenas repuestos de la apabullante y diversa muestra de belleza y calidad que nos entregó la última edición de Autoclásica, ingresamos en el tramo final del año.
Superar lo bueno es una tarea compleja, sin embargo la gente del Club de Automóviles Clásicos, lo hizo y nosotros, agradecidos, lo disfrutamos mucho.
En esta última edición de 2011, le dedicamos un espacio a uno de los autos que marcó profundamente el paisaje nacional en las décadas del sesenta y setenta: El Citroën 2CV/3CV. Un icono de la clase media argentina de aquellos optimistas años, donde todavía se vivían los coletazos de una sociedad que junto con su industria crecía y la movilidad social ascendente hacía posible el acceso al primer 0 Km.
Hace casi un año, cuando aparecía el primer número de Autohistoria, festejábamos el récord histórico de producción automotriz que alcanzó nuestro país y nos preguntábamos si era posible superarlo. Con más de 627.000 unidades fabricadas en sólo nueve meses (un 23,2% más que en 2010), nos encaminamos, pesar de la amenazante crisis internacional, hacia un nuevo record que los más optimistas estiman en 850.000 vehículos.
Hay mucho mas, te invitamos a descubrirlo.
Gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
Federico Kirbus, Sergio Cutuli, Carlos Alfredo Pereyra, José Luis Murgo, Estebán de León, Adrián Vernazza, Maira Pérez y Facundo Almirón
Fotografía
Guillermo Cejas, Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Luis Varela y una emotiva charla en el Museo del Automóvil



Organizado por Autohistoria y el Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires, el Andino GT tuvo una tarde de recuerdo y homenaje, donde el principal protagonista fue su propio creador: Luis Varela.
Como pocas veces, la sala del microcine quedó colmada para escuchar, casi como en una reunión de amigos, la apasionante historia que dio origen a uno de los mas creativos y exitosos fuera de serie diseñado y construido en la Argentina.
Testigo y protagonista de una época dorada de la industria automotriz argentina (con una integración nacional del 95%), Luis Varela repasó su trayectoria desde sus comienzos como colaborador de las revistas Motor y Automundo, hasta los últimos Andinos producidos, sin dejar detalles ni datos omitidos.
Fueron dos horas de recuerdos y anécdotas que pasaron tan rápido, como lo hacía la versión del Andino potenciada por Berta.
Para los que no pudieron asistir, no desesperar, habrá otra oportunidad de conocer el resto de su obra, como el Buggy Puelche, el Varela R y las berlinetas con mecánica Fiat.
Será en otra charla que oportunamente daremos a conocer.

Ford Argentina alcanzó 450.000 Ranger producidas en su Planta Pacheco

En su planta ubicada en el partido de Tigre, provincia de Bs. As, Ford Argentina alcanzó las 450.000 unidades producidas de su pick up Ranger.
Producida en Planta Pacheco desde 1997, además de atender al mercado local, es exportada a Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia, Chile, Perú, Venezuela y México, demostrando su relevancia regional en el segmento de las pick ups.



La Nueva Generación, que comenzará a producirse en 2012, hereda toda la potencia, robustez y confiabilidad características de la Raza Fuerte e incorporará un moderno diseño y las nuevas tecnologías inteligentes de Ford para ofrecer un nivel de confort y una experiencia de manejo impensado de encontrar en este tipo de vehículos.
La elección de Argentina como productora de la nueva generación de Ranger global es prueba del importante rol de Ford Argentina en el plan One Ford. Ford continúa comprometido con la inversión y la producción nacional reafirmando el fuerte vínculo con la sociedad argentina que ya lleva 98 años.

Mercedes Benz celebró 60 años en Argentina

El pasado 6 de septiembre, la planta de Mercedes-Benz en Virrey del Pino se vistió de fiesta en el marco de la celebración del 60 aniversario de la automotriz en la Argentina. Hasta ahí se dirigió la presidenta de la Nación, Cristina Fernández, quien encabezó el acto en el que la automotriz confirmó que producirá la nueva generación del utilitario Sprinter.

También estuvieron presentes miembros de Daimler AG (casa matriz de Mercedes-Benz) como Volker Mornhinweg, máximo responsable de vans a nivel mundial, Juergen Ziegler, responsable regional de Mercedes-Benz; y Roland Zey, Presidente de Mercedes-Benz Argentina.

En Argentina, Mercedes-Benz ha fabricado en su Centro Industrial Juan Manuel Fangio casi medio millón de vehículos, incluyendo más de 180.000 camiones, más de 100.000 buses y más de 200.000 Sprinter (vehículo que se produce desde 1996).



Actualmente, Mercedes-Benz Argentina está ubicada en entre las diez filiales de Daimler AG que más vehículos comerciales venden: es el número 10 del mercado de vans en el mundo, es el número 6 del mercado de camiones y está ubicada en el puesto número 2 del mercado de buses. Por otra parte, está en la ubicación 35 entre los 200 países que comercializan autos Mercedes-Benz.

Fuente: Cosas de Autos

ITBA y GM Argentina celebran el éxito del Proyecto SAETA



GM Argentina apoya el Proyecto SAETA (Sistema Electrónico de Transporte Autoequilibrado) desarrollado por 6 alumnos del ITBA (Instituto Tecnológico de Buenos Aires). SAETA es un prototipo de un dispositivo de transporte para una persona que consiste en un robot de dos ruedas motorizadas individualmente, ubicadas en los laterales del mismo, las cuales proporcionan la potencia, estabilidad y maniobrabilidad del vehículo.

Lo destacable de este sistema es que los estudiantes de ingeniería del ITBA lograron emular un vehículo equilibrado, que brinda libertad al usuario para disfrutar del paseo sin necesidad de hacer equilibrio, permitiendo acelerar, frenar y doblar con completa seguridad. El Proyecto fue exhibido en la Feria Electrónica del ITBA y será exhibido en la V Edición de San Luis Digital 2011.



El orgullo

El Ford Sierra Fan´s Club fue oficialmente creado el 12 de enero de 2002 cuando un grupo de propietarios del modelo con el que Ford revolucionó el mercado argentino en 1984, decidió encontrarse en el Parque Sarmiento de Buenos Aires para compartir el mismo fanatismo. A pesar del agobiante calor del verano porteño, de a poco se fue formando un compacto parque de 19 Ford Sierra, entre los que se contaban casi todas las versiones L/GL, Ghia, XR4 y Rurales. El encuentro había sido convocado por los entusiastas del Ford Sierra Fans Club a través de teléfonos, contactos personales, volantes y una extensa cadena de correos electrónicos.

Desde ese primer día quedaron claros los objetivos del club: fomentar la camaradería, la amistad, la solidaridad y muy especialmente crecer día a día.

Presidido desde sus inicios por Osvaldo Aroca, Ova para los amigos, el club organiza y participa de múltiples actividades sociales como caravanas, exposiciones, festejos,



Desde hace más de 10 años, el Ford Sierra tiene en nuestro país un compacto grupo de fanáticos que lo valoran y cuidan de su historia: el Ford Sierra Fan´s Club.

de ser Sierra

DNI

Nombre:
Ford Sierra Fan´s Club
Fecha de fundación:
12 de enero de 2002
Cantidad de socios:
660
Lugar de reunión:
Makro (San Martín) / Museo del Automóvil de Buenos Aires
Fecha de reunión:
Último sábado del mes
Sitio web:
www.fordsierrafansclub.com.ar

eventos benéficos, encuentros nacionales, salidas solidarias, almuerzos, cenas y paseos en familia.
Además organiza y participa de eventos para colaborar con diversas instituciones a quienes apadrina en distintas ciudades del país.
Actualmente (2011) los puntos de encuentro se alternan entre el supermercado Makro de San Martín (Gral. Paz y Av. San Martín) y el Museo del Automóvil de Buenos Aires (Irigoyen 2265), siempre el ultimo sá-

bado de cada mes.
También el completo sitio web http://www.fordsierrafansclub.com.ar/ funciona como lugar de información, donde todos los socios y fans pueden compartir novedades, intereses y enterarse de los encuentros y actividades que constantemente organiza o en las que participa la asociación.
Formalmente el club está conformado por grandes amigos, sin establecer jerarquías, teniendo en cuenta que todos comparten y hacen su aporte para lograr el objetivo común de crecer permanentemente.
Desde aquella tarde de enero de 2002, fue incesante el número de fanáticos que se fueron incorporando, en la actualidad (2011) son más de 160 socios activos en la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano, a los que hay sumar otros 500 distribuidos por todo el país. Además Ford Sierra Fans Club cuenta con Filiales / Sedes oficiales en Venezuela y Chile y mantiene contacto permanente y amplio con entidades similares de Europa y Estados Unidos.
La solidaridad es moneda corriente dentro del grupo, donde siempre se está pensando en ofrecer lo mejor para cada uno de los socios, al mismo tiempo que se busca mantener bien arriba el orgullo de ser los representantes oficiales del modelo Sierra de Ford en Argentina.
Los requisitos para incorporarse, además de poseer un Sierra, son simples y están basados fundamentalmente en valores humanos: amistad, sinceridad y deseos de crecer día a día en una consolidada Gran Familia.
¿Por qué un Club del Ford Sierra? "Simple - nos contestó Ova - marcó la evolución de los automóviles, en la Argentina y el mundo". ⌘



12-01-02. Primer encuentro en el Parque Sarmiento de Buenos Aires.



Las carreras y el autódromo, otras de las pasiones de Ford Sierra Fan´s Club

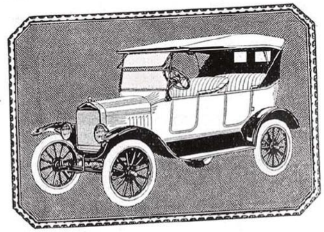


Salidas por el interior de la Provincia de Buenos Aires



Muy bien producidos en Expo Auto Argentino





DOBLE FAETON $ 1.595
NUEVO MODELO *Sobre vagón Bs. Aires*

¿Por qué gastar más?

Si por $ 1.595 Vd. puede comprar un coche elegante, cómodo, práctico y económico, que le dará el servicio más satisfactorio que cabe esperar de un automóvil, no existe razón alguna que justifique gastar más.

Puede adquirirse mediante el Plan Semanal de Ventas

Compre un Ford y ahorre la diferencia



AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

El coche Rana

¿Una sombrilla con motor para llevar cuatro campesinos y 50 kilos de papas? Sí, esas premisas dieron origen al más exitoso y longevo de los autos producidos por la marca del doble Chevrón. Nacido en la Francia de entreguerras, el 2CV tomó ciudadanía Argentina a partir de los años 60 cuando fue adoptado por miles de familias de clase media como valioso referente a la hora de trasladarse con seguridad y economía.

Posiblemente Jean Pierre Boulanger, nuevo director de Citroën tras su adquisición por Michelin, nunca imaginó que un imprevisto embotellamiento causado por campesinos que en precarios carros y carretas a tracción animal transportaban su producción a los mercados, iba a dar origen a uno de los íconos más representativos de la industria automotriz mundial. Mientras se impacientaba por llegar tarde a su trabajo, pensó en la solución: un vehículo simple, una especie de carreta motorizada, con capacidad para trasladar cuatro campesinos, 50 kilos de papas o un barril, que consumiera menos de tres litros de combustible cada cien kilómetros y alcanzara una velocidad máxima de 60 km. por hora. Todo en él debía ser utilitario, sin dejar ninguna concesión a la estética.

Con el aval de Michelin, estas premisas fueron transmitidas al Ingeniero Brogly, director de la oficina de estudios, quien asumió la responsabilidad de desarrollar un vehículo ligero y económico. El equipo de trabajo quedó integrado por André Lefebre, el padre de la tracción delantera, Flaminio Bertoni y Jean Muralet para el diseño de la carrocería y Alphonse Forceau, quien debía estudiar una transmisión ligera, simple y económica. El desarrollo del motor quedó a cargo de Walter Becchia, que se inspiró en el boxer

de la moto BMW que usaba Bertoni para desplazarse.
Del lápiz del genial Flaminio surgieron las primeras líneas que interpretaron las ideas básicas de Boulanger, que fueron transformándose en volumen a través de una sucesión casi interminable de maquetas de estudio.
El futuro 2CV comenzó a nacer en 1937 cuando circuló el primer prototipo, pero debió esperar hasta el Salón de París de 1948 para iniciar su exitosa carrera industrial y comercial que ayudó no solo a consolidar a Citroën como constructor de autos, sino que también contribuyó a la recuperación de la industria y economía de Francia en los primeros años de la posguerra.

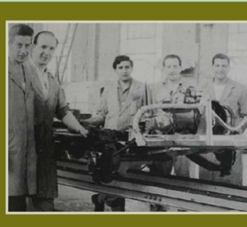
En 1956 circularon los primeros, importados oficialmente por Automóviles Citroën S.R.L., que había establecido su casa central en la calle Venezuela 1117 de Buenos Aires. El motivo de su demorada llegada, era una disposición legal que recargaba impositivimante a los vehículos importados de menos de una tonelada, favoreciendo de este modo a los más pesados y de lujo. Esta medida fue dejada sin efecto a partir de 1956, lo que habilitó el ingreso de los autos europeos más compactos, livianos y económicos. El año del lanzamiento oficial fue 1958 cuando la agencia Staudt y Cía., inició su comercialización con unidades importadas de las usinas de Francia y Bélgica, que rápidamente lograron una muy buena adapta-

En Argentina

Si bien ya era conocido por las películas y publicaciones francesas, pasarían casi diez años hasta que los primeros 2 CV arribaran al país.



ción a nuestros caminos, acompañados por una sostenida demanda.
Este éxito inicial alentó a la casa matriz para alcanzar un acuerdo con Staudt y Cía. con la finalidad de instalar una fábrica en el país. Las negociaciones se iniciaron a fines de 1958 y concluyeron con el decreto 12.267/59 del Poder Ejecutivo Nacional que aprobó la radicación de capitales para tal fin. La inversión inicial fue de 8.250.000 dólares en herramental, equipos y materiales que irían arribando a lo largo de cinco años.
Paralelamente, la Secretaría de Industria y Minería, a través de la resolución 90/59, aprobó los planes de fabricación que proyectaban una producción de 2.500 unidades en 1960, que crecería a 21.000 en 1964. La empresa quedó formalmente constituida como Citroën Argentina S.A. en diciembre de 1959.
Según el régimen legal vigente, el 2CV se situaba por su cilindrada dentro de la categoría "B", que incluía autos con motorizaciones entre 190 cm3 y 750 cm3.
La nueva planta industrial quedó inaugurada el 31 de mayo de 1960. Estaba ubicada en la calle Zepita 3220 en el barrio de Barracas de la Ciudad de Buenos Aires y contaba con una superficie de 75.000 m2., de los cuales 51.000 eran cubiertos. Inicialmente trabajaban en ella un total de 1.200 empleados. Internamente la planta se dividía en el Edificio Norte y Edificio Sur. El primero disponía de una superficie de 23.000 m2 cubiertos donde se efectuaba el mecanizado del block de motor, culatas de cilindros, embrague, frenos, brazos de suspensión y otras piezas. Luego se realizaban las tareas de montaje de los elementos mecanizados. En el mismo edificio, funcionaba el taller de matricería. Por su parte, el "Edificio Sur" contaba con una superficie de 28.000 m2, destinada a la fabricación de las carrocerías, aplicación de tratamientos anticorrosivos y pintura y montaje final de los vehículos.
El 2CV comenzó a producirse el 18 de febrero de 1960 en su versión auto (AZL) en la planta de Jeppener, el 29 de abril se inició el montaje de la furgoneta (AZU), se montaron un total de 100 autos y 20 utilitarios hasta que entró en operaciones la planta de Zepita que se inauguró con la fabricación de la unidad 101 del 2CV. El 22 de julio se sumaron a la línea de producción las furgonetas AZU y AZUB (con vidrios laterales).
Los primeros 2CV argentinos venían equipados con el conocido motor bi-cilíndrico de disposición horizontal y opuesta, con una cilindrada de 425 cm3, que ofrecía una potencia de 12,5 HP a un régimen de 4.200 r.p.m. Estaba refrigerado por aire mediante turbina. Las prestaciones eran modestas, sólo 78 km/h, aunque claro está que no era eso lo que buscaba el usuario de la marca, sino la economía de uso basada en el bajo consumo de sólo 5-6 litros cada 100 kilómetros.
Motor, caja y diferencial formaban un monobloque sobre el eje. Los primeros modelos contaban con caja de 4 velocidades comple-


Montaje del chasis en la planta de Zepita. La pick up, por su debilidad se fabricaron pocas unidades (Centro). La unidad 30.000 se produjo en 1966 (Der.)

tamente sincronizadas y embrague auxiliar centrifugo.
La carrocería se montaba sobre un chasis de plataforma plana. Sus 3.780 mm. de extensión y sus 1.480 mm. de ancho, permitían albergar con comodidad cuatro pasajeros.
Una de las características que distinguían al 2CV era la suspensión independiente en las cuatro ruedas, basada en un exclusivo sistema de cilindros longitudinales de interacción, que se complementaban con amortiguadores a fricción embutidos en los brazos de suspensión. Esta disposición hacía casi "involcables" a los 2CV.
Las mismas características mecánicas se presentaban en la furgoneta AZU, que ofrecía una caja cerrada con puertas de dos hojas y una capacidad de carga de 1.880 dm3 y de 250 kilos. A diferencia del sedán, estaba equipada con neumáticos más grandes de 135 x 400 contra 135 x 380.

la cifra de producción había duplicado a la de cinco años antes con una marca récord de 15.280 vehículos, que convertía a Citroën Argentina en la empresa que mas había crecido en el período con una producción que alcanzaba 100 vehículos por día. Para entonces la empresa era provista por más de 450 autopartistas argentinos quienes contribuían a lograr una integración nacional del 95 %.
Las ventas se realizaban a través de una amplia red de 134 concesionarios distribuidos en todo el país. El 2CV ya se había ganado el afecto de los argentinos que lo bautizaron "La Rana".
La calidad de la producción, basada en estrictos controles internos fue reconocida internacionalmente. La empresa comenzó a exportar piezas a Francia, cajas de velocidad a España, chasis con mecánica a Uruguay, autopartes y matricería a Chile y unidades completas a Paraguay, Bolivia y Cuba.





Con un precio de lanzamiento de $248.000, la aceptación del auto fue inmediata. En 1960 se fabricaron un total de 992 unidades, la demanda creciente elevó la producción a 6.954 automóviles en 1964. Dos años más tarde se fabrica la unidad 30.000 y en 1969

Para cumplir con la legislación vigente, la integración nacional comenzó a incrementarse año a año. En mayo 1961 es remplazado el tradicional capot belga por el tipo "paraguas" que se mantuvo en producción hasta el final. En 1962 se nacionaliza el motor y al año si-



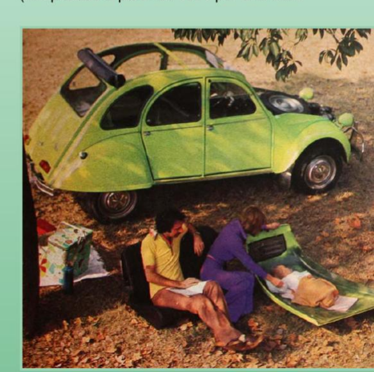
guiente se incrementa su potencia a 14 HP, gracias al aumento en las medidas de las válvulas de admisión y retoques en el carburador. El cigüeñal y árbol de levas se importaban de Francia.
Cambios importantes de este modelo se aprecian en el exterior. Se incorpora la tercera ventanilla lateral para la versión AZLE (E de especial), tres años antes que en Francia. Se modificó también la apertura del portón trasero que incluía en su área superior la parte de lona del techo que envolvía a la luneta, modificación realizada con una estructura de caño que vinculaba ambas piezas.
Ese mismo año la gama se amplía con la versión pick up (AZUP) que ofrecía prestaciones similares a la furgoneta, y de la que se produjeron muy pocas unidades debido a que sus usuarios solían cargarla excediendo su capacidad.

Mejoras permanentes

El 19 de marzo de 1966 se presenta la versión AZAM, que incorpora el nuevo motor A53, con una potencia elevada a 18 HP lograda con una nueva tapa de cilindros, nuevo múltiple y carburador. El interior recibe mejoras con la adopción de un nuevo tablero de instrumentos con el velocímetro en el centro y medidor de combustible. Otras mejoras fueron el limpia parabrisas de accionamiento eléctrico, volante de dirección de material plástico y asientos mas mullidos tapizados en cuerina color suela. En el exterior se aprecian nuevas manijas de puertas y luces intermitentes. El 23 de agosto del mismo año se presentan las versiones económicas: AZC, con embrague centrífugo y AZN, con embrague mecánico.
Al año siguiente se incorporan las ventanillas traseras con apertura parcial en la berlina y se produce una serie especial de furgonetas a pedido de ENTEL, la empresa estatal de teléfonos.
Otros cambios en el interior se incorporan en 1969, que luce un nuevo tablero mas amplio derivado del Ami 6 francés, por su parte, la furgoneta incorpora amortiguadores hidráulicos en las ruedas traseras. Al año siguiente aparece una versión más económica del 2 CV AZAM, con embrague mecánico y la denominación AZM.

Nace el 3CV

El 1 de noviembre de 1969 se produce la presentación del 3CV AZAM con importantes mejoras respecto al 2CV. Estaba equipado con el propulsor M 28 de 602 cm3 que entregaba 32 HP a 6.250 r.p.m., alternador de 12 volts y filtro de aceite en el interior del carter (remplazado a partir de 1971 por uno exte-



El capot como cuna. La practicidad y economía del 3CV, lo convirtieron en un ícono de la clase media argentina de mediados de los `70

rior descartable). Con esta denominación se produjo sólo en la Argentina. Los cambios en el exterior eran menores, faros traseros dispuestos horizontalmente, derivados del Dyane 6 francés y luces de giro también horizontales montadas sobre los guardabarros delanteros. Fueron eliminadas las luces de giro laterales. El cambio más importante en el interior fue la escala del velocímetro que alcanzaba 120 km/h. En su mecánica se destacaba la incorporación de una nueva caja de velocidades de desarrollo argentino, basada en la del Dyane 6 francés, el embrague centrífugo seguía ofreciéndose como opcional. Otras mejoras fueron el aumento a 220 milímetros del diámetro de los tambores de freno, la transmisión mediante juntas homocinéticas con ocho crucetas y la incorporación de amortiguadores hidráulicos en las cuatro ruedas.

Mientras tanto los 2CV siguieron en producción, la versión AZAM hasta fines de 1971 y el AZM hasta marzo de 1972.

En 1970 las carrocerías de los 2CV y 3CV recibieron la incorporación de las puertas delanteras abisagradas en el pilar central, en reemplazo de las originales "suicidas".

La furgoneta AZU es sustituida por la AK, equipada con mecánica del 3CV.

En 1973 es lanzado el modelo Prestige, que se destacaba por el diseño de su portón trasero extendido hasta el parante del techo como en el Dyane 6. Fue un desarrollo de la Citroën de Chile, con este cambio el 3CV se convirtió en un verdadero cinco puertas o "break". En el frontal fueron remplazadas las luces de giro por unas redondas similares a las de la parte trasera de la furgoneta y se eliminó la bagueta decorativa que acompañaba el centro del capot. En su interior se incorporaron butacas delanteras de nuevo diseño. En la suspensión fueron eliminados los batidores de inercia.

La denominación Prestige se mantuvo hasta 1977 cuando se volvió a la original 3 CV para acompañar el único cambio: una parrilla plástica de color negro con el doble chevrón cromado en su centro.

Los últimos cambios llegaron en 1978 con la nueva identificación M-28, derivada del nombre del motor. Se destacaban los nuevos colores de la carrocería, el tapizado en balcana natural, las butacas corredizas, el color natural de la capota, las llantas caladas y una franja decorativa que recorría el lateral a la altura de la cintura.

La furgoneta recibe una nueva caja de carga de mayores dimensiones de origen belga. Es rebautizada como AK 400 por su capacidad de carga (400 kilos) y se montaba con autopartes argentinas y uruguayas en Uruguay a través de la empresa Nordex.

El final se aproximaba. Las nuevas reglas de juego impuestas por la sanción de la Ley de Reconversión Automotriz con la apertura de la importación, obligaban a la empresa a realizar una importante inversión para poder hacer frente a un mercado más exigente y competitivo. A pesar del aumento de la producción y ventas respecto al año anterior, desde la casa matriz, embarcada en su propia recuperación, se bajó el pulgar a las operaciones industriales en Argentina que cesaron el 1 de diciembre de 1979, luego de producir 153.007 2 CV y 3 CV incluidas todas las versiones.

El 3 CV tendrá un revival en los ochenta de la mano de Eduardo Sal Lari y su empresa IES, pero esa es otra historia. ⌘

Agradecemos a Alejandro Beiroa y al Citroën Club Buenos Aires por los datos y fotos aportados para realizar este informe.



No sólo autos de c

A laureado paso por el automovilismo deportivo trabajando para el equipo oficial Ford, le siguió una brill carrera independiente. Alain Baudena, luego de un parentesis, volvió a la construcción de autos de la mano del Antique y actualmente es un ineludible referente en la restauración de clásicos como Stutz, Delage, Isotta Fraschini y Maserati.

Después de trabajar para el equipo ocial Ford ¿siguieron en forma independiente?

Sí, mi papá había entablado en las carreras una relación con el entonces Presidente de Ford, Douglas Kitterman, y le comenta que tenía ganas de construir un Sport Prototipo basados en la experiencia del prototipo Ford. Llegan a un acuerdo, Ford nos provee de la mecánica, los materiales y los pilotos y nosotros ponemos nuestras instalaciones y tecnología para su construcción. A los dos o tres días llega un camión de Ford al taller, con todos los materiales, motores, caja, diferencial, caños estructurales y hasta repuestos y partes de carrocerías. Empezamos a construir un auto, con diseño totalmente nuestro, chasis y carrocería.

De ahí nació el Chevún, primer campeón de Sport Prototipos, conducido por Jorge Cupeiro, pero con mecánica Chevrolet. Construimos un segundo auto con motor de Ford F-100 para Carmelo Galbato, otro para Juan Manuel Bordeu, el cuarto fue para Balbé, y el quinto quedó sin terminar. Con estos antecedentes me contrata el equipo oficial Chrysler, para adaptar un auto para Bordeu con mecánica a cargo de los hermanos Bellavigna. Era una época muy experimental, fuimos los pri-

Entrevista: Gustavo Feder / Fotos: Gustavo Feder [illegible] personal [illegible]

carrera

meros en incorporar alerones, asesorados por el Ingeniero Pancho Lucius, especialista en temas aeronáuticos. Era un alerón NACA, un perfil alar, pero puesto al revés, de dos metros de largo por 50 centímetros de ancho que a 200 km/hora producía una carga negativa de 250 kilos. Algunos colegas también incorporaron alerones, pero eran simétricos y no lograban la efectividad de los nuestros. El secreto estaba en el ángulo de incidencia para reducir la carga aerodinámica. No teníamos estudios aerodinámi-

cos, era intuición, prueba y error.
Yo tuve algunas diferencias con la CDA del ACA por la forma en que estaban redactados los reglamentos, eran muy imprecisos. Por ejemplo establecían que los parabrisas de las famosas cupecitas tenían que respetar la forma y tamaño original, pero nada decían de su inclinación. A mí el tema reglamentario me apasionaba. Cuando se crea la categoría Sport Prototipos, no había un reglamento, sólo existía el famoso metro con 7 centímetros que establecía la altura límite del auto, pero nosotros junto a los demás constructores, queríamos hacerlos mas bajos emparejarlos con los europeos, entonces la CDA nos convoca a todos los constructores para que redactáramos el reglamento a nuestro criterio. Hicimos una reunión con Oreste Berta, Paco Martos, Formisano, Stevens, y Pronello y decidimos adaptar a nuestras condiciones el reglamento europeo. Durante quince días Pronello y yo nos encargamos de la redacción final y una vez terminado se lo presentamos a los demás constructores. Todos estuvieron de acuerdo y finalmente la CDA lo puso en vigencia. Ahí se permitía cortar los techos y hacerlos convertibles restringiendo a 80 centímetros la altura de la cabeza del piloto sentado en su butaca respecto al nivel del piso.

> “Con Jorge Ferreyra Basso nos une una amistad de 45 años, nos conocemos y entendemos muy bien, hemos trabajado juntos en muchos proyectos. No todos los autos que hicimos en Baufer eran diseñados por él. Algunos eran mis propios diseños. También trabajé con otros diseñadores, pero no tuve buenos resultados, además de dibujar hay que tener talento y muy buenas ideas y eso no es fácil.”

En esa época además hicimos unos proyectos especiales, un Volvo modificado con diseño propio para Urruti, un Falcon angostado con una trompa original hecha en plástico y un auto sport con diseño de Ferreyra Basso, de un metro de altura y mecánica de Gordini 1093.


El Baufer DB, un chevy coupé modificado en colaboración con Ferreyra Basso, bautizado en homenaje a Dante Baudena.

Los Sport Prototipos continúan hasta el año 1973, a esa altura yo ya estaba muy saturado de las carreras, me habían afectado en mi vida familiar, no me permitieron disfrutar del crecimiento de mis hijos. En una oportunidad tuve que viajar a Cañada de Gómez para construir una carrocería de aluminio para el equipo oficial Chrysler a partir de un chasis que Pianeto padre ofrece a la Comisión de Concesionarios y que querían presentar en las 500 millas de Rafaela. Así que estuve cinco semanas sin pisar mi casa, sin ver a mi mujer y a mis hijos chicos.

A partir del ´72 / ´73 me desvinculé totalmente del ambiente de los autos de carrera, pero seguí construyendo jaulas antivuelcos, tanques de aluminio y butacas para Turismo Nacional, me transformé en un referente en la construcción de jaulas, construimos miles, para cada Gran Premio me encargaban entre 100 y 120, tenía que empezar a trabajar con tres meses de anticipación. Seguimos haciendo algunos trabajos chicos para autos de TC como trompas en fibra para las cupe Dodge y también algunos trabajos de mecánica.

También construyeron algunos fuera de serie, como el proyecto de la Chevy.

Ese fue un proyecto en conjunto con Ferreyra Basso, la llamamos Chevy DB, por las iniciales de mi padre Dante Baudena, que había fallecido en 1970. Compramos un casco original, le acortamos en 30 centímetros la distancia entre ejes, le bajamos la carrocería, le inclinamos el parabrisas y le construimos una trompa en aluminio. La cola llevaba un alerón y le incorporamos una luneta tipo rejilla de color negra que estaba muy de moda en esa época. La butaca del conductor giraba 90º para poder salir más cómodo, tenía una consola con instrumental completo. El trabajo fue para una agrupación de estudiantes rosarinos que hacían una rifa para pagarse el viaje de egresados, aunque yo había pensado hacer una pequeña serie.

¿Cómo se incorpora al proyecto Antique?

En el año 1980 ya estaba totalmente saturado del taller, decidí alquilarlo y me dediqué a viajar como representante de productos para autos como por ejemplo los filtros Purolator, hasta que en el año 1983 mi mujer me comenta de un aviso donde pedían carroceros con capacidad para interpretar planos en la zona de Capital. Ya sea por las carreras o por los viajes, nunca estaba en casa y mi mujer me quería más tiempo con ella y los chicos. Me presento por el aviso en una empresa en la zona de Mataderos, era una empresa grande con más de 200 empleados, fabricaban elevadores de tensión y componentes electrónicos. Me atiende el dueño que enseguida me reconoce y me lleva a un galpón a unas cinco cuadras donde estaba construyendo una especie de Jeep. Yo le consulto qué chasis iba a llevar y me dice que todavía lo tenían que definir. Entonces le digo que así iban por mal camino, que no podían hacer primero la carrocería y después el chasis. Me comentó además que el plan era hacer un auto económico para Argentina y que ya estaba trabajando en el diseño Pedro Campo que en ese momento se encontraba en la oficina. Me encuentro con él después de muchos años, nos ponemos a conversar sobre el proyecto y llegamos a la conclusión de que no era viable, que lo

mejor era construir un auto semi artesanal de serie limitada. De esa reunión nace la idea del Antique. La empresa donde estaba trabajando Pedro era Eniak y su dueño, con quien mantuve la entrevista, resultó ser Luis Gaggino. Podríamos decir que Campo fue el padre del Antique, el autor intelectual, y yo la madre, quien se ocupó de construirlo. Hicimos inicialmente tres prototipos, el primero para ajustes de diseño y los otros dos ya fueron de pre-serie.

¿Cómo se pensó la construcción del Antique?

Era una construcción mixta con partes en fibra y otras en chapa. Decidimos con Pedro que todo lo que fuese piezas simples y rectilíneas, chapas lisas y plegadas se construyeran en fábrica. El chasis y todas las piezas mecanizadas, también se hacían en el taller, donde se construyeron todos los dispositivos necesarios para el montaje. La máscara, la parrilla, los cuatro guardabarros, el torpedo y las puertas se realizaban en fibra de vidrio, lo hacía el "Pájaro" Iglesias, un plastiquero que trabajaba para Aeronáutica y tenía su taller en Rincón de Milberg. El auto llevaba motorización Volkswagen, que fue la única empresa que se dignó a vendernos motores. Hubo algunos con motor Falcon, que no dieron el resultado esperado. Ese motor era muy pesado y a más de 160 km/h el auto empezaba a sustentar y se desalineaba. Con mecánica VW el auto no superaba los 150 km/h, tenía una excelente relación peso potencia que le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 10 segundos. Con el auto muleto, el 0-0, nos animábamos a desafiar en picadas a cualquier auto, lo usábamos con Pedro todos los días, la gente se asombraba por sus prestaciones. Doblaba extraordinariamente bien, era muy neutro. Fue lo mejor que se hizo en Argentina en baja producción.

¿El diseño de la carrocería fue suyo o de Campo?

El diseño fue prácticamente mío. Pedro tenía la idea de qué hacer, pero yo tiré las primeras líneas y a él le gustaron. Partimos de algunos croquis y con alambres construí el primer modelo en escala 1:1, sin pasar por ninguna maqueta de escala intermedia. En esa instancia tiene que haber una química muy especial entre el diseñador y el constructor para hacer todos los ajustes de diseño. En un auto con reminiscencias de mediados de la década del ´30, hay ciertos parámetros que uno tiene que mantener, por ejemplo la parrilla tiene que estar a la altura del eje delantero y detrás de los guardabarros. Se ubica el asiento muy atrás para alargar el capot. Un capot largo es potencia, es velocidad, agresividad, eso es lo que buscamos cuando diseñamos el Antique.

¿Ferreyra Basso también participó del proyecto?

No, él ya estaba en trabajando en Opel, en Alemania, pero un día vino de visita y le mostramos con Pedro lo que estábamos haciendo. Con su afinado ojo profesional nos aconsejó que bajáramos la altura del parabrisas unos 8 centímetros. Y quedó perfecto.

Con Jorge nos une una amistad de 45 años, nos conocemos y entendemos muy bien, hemos trabajado juntos en muchos proyectos. No todos los autos que hicimos en Baufer eran diseñados por él. Algunos eran mis propios diseños. También trabajé con otros diseñadores, pero no tuve buenos resultados, además de dibujar hay

que tener talento y muy buenas ideas, eso no es fácil.

¿Cuándo se inicia en la restauración de autos?

Después del Antique trabajé de encargado en un taller de instalación de caños de escape, mas tarde fui vendedor técnico de las carrocerías Francital, sus propietarios, Roger Gnagni y Duccio Melani, habían sido aprendices de mi padre en Francia, hasta que en 1990 retomo el taller de la calle Washington que lo tenía alquilado, y me inicio en la restauración de autos antiguos. Trabajé con diversas marcas como Alfa Romeo, Ferrari, Morgan, no sólo restauraba los autos, sino que en algunos casos cuando estaban muy deteriorados los reconstruía. Y me fue bien hasta mediados de los ´90, cuando la política económica de Menem, con el 1 a 1 y la importación me fundió y me obligó a cerrar el local. Entre 1998 y 1999, me fui a Estados Unidos a trabajar a Metalcrafters, la empresa de John Gaffoglio. Gracias a él cuando regresé a Argentina trabajé durante cuatro años a partir de 2001 en el Museo de Fangio en Balcarce, hice una réplica del SIMCA Gordini de pista, de la berlineta que corrieron Fangio y Froilán González en las 24 horas de Le Mans y el Lancia Ferrari, que creo que es el mejor auto que hice en mi vida. Le hicimos todo: chasis completo, el diseño de la suspensión trasera y delantera, los frenos, las ruedas rudge, las mazas, las puntas de ejes, el eje De Dion, una caja puente Saenz. Tuvimos que adaptar un motor de Ferrari ´89 de cuatro cilindros que no entraba en al auto, que además venía con cárter húmedo y había que convertirlo en seco. Hicimos todo el interior incluyendo el volante, tapizado y las butacas. Fue un trabajo que llevó dos años, había piezas muy complejas de hacer, por ejemplo sólo la construcción del tanque de nafta nos demandó tres meses entre dos personas. Llevaba mil remaches a la vieja usanza, si uno fallaba, había que tirar el tanque, porque de ahí colgaba el tanque de aceite, es decir tenía que tener estructura interna para soportarlo. Tenía un equipo de dos colaboradores y todo un taller mi disposición.

¿Qué está haciendo en la actualidad?

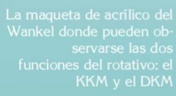
Después del Museo, en 2005 empecé a trabajar en Reklus donde me contrataron para el diseño y construcción de vehículos especiales. Hice un Stutz, un Isotta Fraschini y un Delage. En este momento estamos haciendo dos barchetas Maseratti 450 S, con motor Maseratti V8 de cuatro carburadores y suspensión original del modelo Quatroporte. Ellos construyen autos para Argentina y también de exportación. ⌘



Con las tradicionales técnicas constructivas, Baudena sigue dando vida a las clásicas líneas de Stutz, Isotta Fraschini, Delage y otros clásicos.

Rotando y rodando

En los ´60 llegaron como curiosidad de la mano de la alemana NSU y su pequeño Spider. Relegados por su elevado consumo, los motores Wankel alcanzaron su máxima evolución cuando Mazda los optimizó para sus deportivos. A fines de los ´70 desembarcaron en el país, debajo de los capot de los RX-7.



La maqueta de acrílico del Wankel donde pueden observarse las dos funciones del rotativo: el KKM y el DKM

Nadie sabía lo que significaba Wankel. Lo popular eran nombres como Ford, Chevrolet o Dodge. De motores se conocía un cuatro cilindros, un seis en línea o un V8. Más allá, nada – también, ¿para qué?
Fue a comienzos de la década del 60 que la industria alemana organizó y montó en Buenos Aires una exposición de productos destinados a la exportación, entre ellos un Wankel Spider, el primer automóvil de producción dotado con un pequeño motor rotativo. Una sola cámara de 500 cc, potencia 50 HP. Bastante para un dos puertas descapotable de solo
700 kilos de peso. ¡¡Y eso sin pistones!?
Yo ya estaba bien al tanto del desarrollo del Wankel por mis frecuentes visitas a la fábrica NSU en Neckarsulm, cerca de Stuttgart (años 1955 al 1958), donde en una simple barraca de tablones de madera se estaban probando en el dinamómetro las primeras unidades experimentales.
De las que existían dos tipos que hoy día ni los ingenieros y técnicos más eruditos están al tanto.
Es que en un comienzo, lo que giraba era la camisa o cámara mientras el rotor quedaba quieto. Recién en una segunda fase del desarrollo se hizo girar el trocoide, permaneciendo inmóvil el resto (el "block"). El primero se denominaba KKM 54 (por Kreiskolbenmotor), el segundo DKM o Drehkolbenmotor donde solo giran las piezas que realizan trabajo.
Poseo de aquella época un modelo en acrílico donde se pueden observar las dos funciones: el rotor fijo o bien la cámara quieta y el trocoide girando, que es la versión definitiva (clic: http://es.wikipedia.org/wiki/Trocoide).
Los expositores me invitaron al Autódromo para dar algunas vueltas de evaluación. Mucho no había para sentir: una aceleración respetable para un autito de 500 cc, suspensión y confort standard para la época, todo basado en el NSU Sport Prinz. Lo que sí: el sonido era diferente, y con rapidez llegaba a las 5500 rpm, que por entonces era un régimen inusual en coches de calle. Una vivencia singular de una técnica que era de punta.
Lástima que después del interés inicial por parte de muchas grandes firmas,
el entusiasmo se calmó por el vertiginoso desarrollo de la metalurgia. Pronto también motores a pistón estaban en condiciones de alcanzar regímenes cercanos (y



El autor a bordo del NSU Wankel Spider en el Autódromo Municipal

luego más allá) de 10.000 rpm.
En la década de 1960 la automotriz japonesa Mazda (llamada por entonces Toyo Kogyo) se sumó al desarrollo de los motores rotativos y en 1967 presentó el Cosmo Sport 110, un deportivo construido artesanalmente hasta 1972.
En Argentina tuvimos que esperar hasta 1979, cuando gracias a la oleada aperturista, nos pusimos al día con lo que ocurría en el sol naciente y otras latitudes. En la muestra Expomóvil, realizada en la rural (en tiempos donde los salones del automóvil brillaban por su ausencia), pudimos tomar contacto por primera vez con el novedoso Mazda RX-7, ingresado al país por Cirlafin, importador oficial de la marca.
Ese modelo correspondía a la primera generación, presentada en Japón en 1978 con el nombre de Savanna, como evolución del RX-3. También se lo conocía como "SA22C" por su número de identificación. Apenas por detrás de su eje delantero montaba el compacto y liviano motor que con sus dos rotores y 1.300 cm3 alcanzaba 130 HP, una máxima de 180 km/h y llegaba a los 400 metros en 15,8 segundos. Esta marca se lograba con una caja manual de cinco velocidades, aunque también estaban disponibles dos automáticas de tres y cuatro marchas. Una versión mas tranquila de 1.100 cm3 ofrecía 101 HP.
Con sólo 4,28 metros de longitud, 1,26 de altura y faros escamoteables para reducir la resistencia aerodinámica, el auto siguió su imparable derrotero a la fama cuando llegó al cine de la mano del Gitano Sandro, en la recordada "Subí que te llevo" de 1980.
El cierre de la importación marcó su primer ocaso local, pero revivió en los ´90 cuando otros vientos aperturistas que soplaron desde La Rioja, permitieron la llegada de las Series 5 y 6.
Hoy día, con la producción desde 2003 del RX-8, Mazda es el único fabricante que sigue empleando esta tecnología, ante la desaparición de NSU y el estrepitoso fracaso del proyecto Comotor, Joint Venture con Citroën, que llevó a la banca rota a ambas compañías, crisis petrolera de 1973 mediante.
Y lo asombroso: parecería que el rotativo es el motor que mejor se adapta para quemar combustibles exóticos como hidrógeno, con buenas perspectivas futuras. ¿Tal vez ahora sí el motor del mañana? ⌘



Despiece de la maqueta con cámara epitrocoide convoluta y rotor trocoidal



El Mazda RX-7 con motor rotativo, llegó a la Argentina con la importación de 1979

 Fotos y Texto: Freddy Pereyra

La máquina del tiempo

Remontar a contramarcha el tiempo a través de los medios de transporte, es una apasionante forma de vivenciar la historia. En la última Autoclásica, nos esperaba una impactante Orenstein & Koppel, locomotora a vapor que volvió a respirar de la mano de Leonardo Parodi Darchéz.

LOCOMOTORA ORENSTEIN-KOPPEL



Hasta hace poco, la única concepción que tenía sobre una máquina del tiempo provenía de la ciencia ficción. En el cine o en la literatura uno ha imaginado o ha sido transportado a diferentes épocas por medio de algún complejo artilugio que logra traspasar dimensiones y desafiar la física de la linealidad temporal, siendo mucho más interesante el viaje cuando se trataba de incursionar en sucesos pretéritos.
Algo parecido sucede cada vez que uno pisa ese mundo increíble que se levanta cada Octubre en el Hipódromo de San Isidro. Autoclásica.
Pero este 2011 fue revelador, y uno de sus habituales expositores y hacedor de milagros lo sintetizó perfectamente. Leonardo Parodi Darchéz habló solo quince minutos conmigo, y en una de sus sentencias señaló que restaurar máquinas antiguas es poder volver atrás en el tiempo realmente. Uno cerca de ellas, como espectador o como usuario, puede percibir: ver, oír, oler... lo mismo que nuestros antepasados hace unos cien años. Grasa, leña quemándose, vapor sil-

bando y sonidos que desde hace mucho tiempo pocos pueden reconocer
Orgulloso y expectante, Leonardo (vaya nombre) estaba con ganas de contar cómo volvieron a la vida a la locomotora que yacía abandonada en el predio de Cementos Minetti en Córdoba. Se trata de una mula de maniobras Orenstein & Koppel a la cual le faltaba todo, hasta su dignidad había perdido.
Los vehículos de trabajo no saben de mimos o atenciones especiales, y cuando no son más rentables o productivos, pasan a formar parte del entorno natural, y que la naturaleza se encargue.
La naturaleza y las manos humanas ávidas de partes de bronce la fueron depredando, en tanto que el óxido fue carcomiendo sus partes ferrosas y los escombros la taparon de olvido.
En la charla informal, este apasionado de los mecanismos y especialmente de las nobles máquinas de vapor, me puso al tanto de los esfuerzos y jornadas laboriosas que tanto él como su equipo debieron afrontar. No es la primera ni la última aventura de llamar a los dioses del vapor, el acero y el bronce. Ya habían revivido otras piezas inhallables.
El rescate de las máquinas de vapor pertenece a esta gente, que año tras año sorprende con sus proezas en ese campamento de locos que exponen, y locos que lo visitan.
Muy cerca, a metros nomás, se escuchaban rugidos diferentes... el padre de Leo, otro Parodi, presentaba un Fórmula Uno Mecánica Argentina, tal cual había quedado de aquellos tiempos heroicos de la década del setenta.
Otra emocionante prueba de que las máquinas del tiempo están entre nosotros.





Cuando mas es mejor

A pesar del permanente pronóstico de mal tiempo que reinó durante todo el fin de semana, más de 58.000 espectadores acompañaron Autoclásica, la mejor muestra en materia de autos históricos y clásicos que puede visitarse en la parte sur de América.

La lluvia, otro clásico dentro de Autoclásica, cumplió con sus amenazas y se desplomó desde temprano el viernes por la mañana. A pesar de su presencia, la muestra se inauguró oficialmente como estaba previsto, con la presencia del Ministro de Turismo de la Nación, Enrique Meyer, el Intendente de San Isidro, Dr. Gustavo Posse, la Secretaria de Turismo de Esquel, Lic. Florencia Aversa; y el Sr. Alejandro Daly, Presidente del Club de Automóviles Clásicos de la República Argentina. Poco público, autos tapados por precaución y algunos medios merodeaban

Texto y fotos: Gustavo Feder



El Renault 4 celebró 50 años

Auto Union. Rural Universal y sedán 1000 S

Los 70 años de Jeep

por los mojados y en algunos casos anegados jardines del Hipódromo de San Isidro, durante la primera jornada.
No es fácil renovarse y mantener la calidad del parque en exhibición, sin embargo el desafío fue superado ampliamente y el Club de Automóviles Clásicos de Argentina, redobló la apuesta aumentando considerablemente la cantidad de vehículos que alcanzó un total de 920, incluyendo autos, motos, colectivos y maquinarias. También el sector de Autojumble se mostró enriquecido con una amplia muestra de repuestos, piezas y literatura de autos y motos.

Festejos y homenajes

La muestra fue el marco ideal para festejos diversos. Autoclásica se sumó a los homenajes por el centenario del natalicio de Juan Manuel Fangio, con la presencia de seis vehículos que condujera en su carrera deportiva, entre ellos La Negrita y el Mercedes Benz W 196 R, arribado a la exposición por gentileza del Museo Fangio de Balcarce.
Otro festejo centenario fue el de la marca Chevrolet, que por primera vez contó con un stand oficial donde fueron presentados un Corvette de 1957, un convertible de 1940, un doble phaeton de 1929 y un Chevy SS de 1971 (Premio Mejor Auto Nacional) , que convivieron con los contemporáneos Captiva y Cruze.
La fiesta se completó en otro sector del predio, lindero a la pista del hipódromo, donde más de 20 históricos Chevrolet de coleccionistas de todo el país, desde un histórico 4-90 de 1919 hasta los nacionales Pick up C-10 de 1965, Chevrolet SS de 1968 y Chevy Serie 2 de 1973, deslumbraron a la concurrencia.
Otra celebración fue para el Jeep, que cumplió 70 años.
También hubo medio centenarios. Por un lado el impactante Jaguar E-Type, que contó con un nutrido parque de una decena de unidades entre versiones cupé y convertible. Por otro, nuestro conocido y mas popular Renault 4, representado por dos ejemplares nacionales exhibidos en el stand de la marca.

De lo nuestro, lo mejor



Coupé Chevy SS de 1971, primer premio categoría "Industria Argentina". Fiat 800 Spider 1968 diseño Vignale, segundo premio.





Jorge Lizardo y su premiado Isard 400 en Micro coupés. Abajo, el Club Peugeot Clásicos



Los premios

La lluvia del viernes afectó la normal tarea de los jueces que debieron posponer para el lunes la realización de la entrega de premios. No fue fácil la elección del Best of Show, esta vez el criterio adoptado por el jurado fue similar al aplicado en la prestigiosa Pebble Beach, a través de una terna integrada por un Bugatti T57 1935, carrocería Bertelli, una Ferrari 250 GT de 1962 y un Jaguar MK IV 1947 Drophead Coupe.
Entre los nacionales, el premio mayor quedó en manos de una Coupé Chevrolet SS 1971, mientras que el segundo fue para un Fiat 800 Spyder 1968, propiedad de un socio del Club Fiat Clásicos.
No fueron los únicos industria argentina premiados. En la categoría Vehículos Comerciales, un colectivo Chevrolet 1942, con carrocería nacional y una pick up de la misma marca de 1965, monopolizaron los galardones. Para la marca del moño sumaron motivos de alegría, en total se adjudicó nueve premios, buena forma de celebrar cien años.
Otros nacionales premiados fueron el Isard Goggomovil T 400 Coupé 1962 y el BMW/De Carlo 600, primero y segundo en la categoría Micro Coupés.
La empresa Renault fue galardonada como el mejor stand comercial y Llantas IZ mejor stand Autojumble. Entre los clubes, los premiados fueron la Asociación Argentina de Coleccionistas de Vehículos Militares, en autos y el Club De Motonetas Picantes, en motos. ⌘

Best of Show

Bugatti T57 1935, carrocería Bertelli. Su condición de pieza única en el mundo y su impecable estado de conservación, sin duda influyeron en la balanza del jurado a la hora de pesar los méritos.



A fondo y a contra

Al revés de lo que sucede en otros países, el mercado argentino no para de crecer. En nueve meses ya se batió el récord histórico de patentamientos y no se vislumbra una desacelaración. ¿Cuándo se detendrá el consumo? ¿Adónde irán a parar los nuevos autos?

Mientras en Europa las ventas de automóviles 0 Km. evidenciaron en septiembre pequeñas subas de un dígito y en algunos casos cayeron respecto del mes anterior, en el marco de un año de enfriamiento de la economía, de este lado del mundo la cosa es bien distinta. Y ahora ni siquiera podemos incluir a Brasil, donde también se frenó el consumo. La industria automotriz argentina vive un momento sin precedentes.

En los primeros nueve meses de 2011 ya se batió la marca histórica de patentamientos con un total de 681.016 unidades, quebrando -cuando faltan aún tres meses- el récord de 662.591 comercializadas en todo 2010. Como si fuera poco, septiembre fue el mejor mes de patentamientos de la historia de nuestro mercado con 84.238 unidades comercializadas; esta cifra sólo fue superada en enero de 2008 y enero de 2011 (meses de cómputos dobles por estacionalidad), de acuerdo a los datos oficiales brindados por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA).

Volkswagen, Chevrolet y Renault, marchan al frente (y a todo vapor) de la producción local de la mano de productos bien diferentes como Amarok, Classic, Fluence o Kangoo. Si bien el vehículo más vendido de la Argentina sigue siendo uno producido localmente, como es el caso del Chevrolet Classic, los que lo siguen en las preferencias son en su mayoría brasileños: Renault Sandero, Peugeot 207 Compact, Volkswagen Gol Power, Volkswagen Gol Trend, Ford EcoSport, Chevrolet Celta, Volkswagen Suran, Chevrolet Aveo (México) y Renault Kangoo (Argentina).

Brasil sigue mandando en el sentido más amplio de la palabra: "manda" todo lo que puede para esta tierra y "manda" porque tiene poder. Recientemente el sobre stock en las playas de diferentes terminales del país vecino se colmaron de vehículos por falta de compra y las terminales debieron cesantear temporalmente a sus empleados. Pero eso no afectó las ventas por acá, la gente compra lo que hay y lo que no, también, sometiéndose a largas listas de espera.

¿Hasta cuándo durará este "veranito"? Pocos se animan a decir una fecha, lo cierto es que

amano del mundo

la mayoría de las plantas están estudiando ampliar su producción, no sólo para abastecer al cada vez más demandante mercado interno sino para exportar a Brasil y otros países de la región.
El fenómeno de ventas también se da entre los usados y los empresarios del sector no ocultan su asombro: en los primeros nueve meses de 2011 se comercializaron 1.371.628 unidades, un 21,4% más que en el mismo período de 2010. "Pese a que lo habíamos anticipado a comienzos del año, nos sorprenden los porcentajes de venta", declaró Alberto Príncipe, presidente de la Cámara del Comercio Automotor (CCA).
Según su opinión, es el campo la clave en este buen momento. "El gran protagonista fue y es el interior del país. El auge del campo llevó a la instalación de industrias e infraestructuras, las cuales hicieron y hacen que este crecimiento permanezca y se acreciente", dijo Príncipe.

Plan Canje, ¿para qué?

El recuerdo del Plan Canje llevado a cabo en 2001 para muchos (compradores) es bueno y para otros (automotrices), no tanto. Sin embargo en los últimos tiempos comenzó a sonar con insistencia la posibilidad de reeditarlo. Ya no sólo tendría como finalidad promover la industria, algo que por el momento no se necesita, sino con un objetivo más claro: reemplazar el parque automotor obsoleto que colma las calles de nuestro país.
La seguridad por un lado y la falta de espacio por el otro obligan a replantearse la posibilidad cierta de implementar un Plan Canje II.
Argentina está creciendo de la mano de una industria cada vez más competitiva pero es necesario que ese crecimiento vaya acompañado de decisiones fuertes que colaboren a mantener estos ambiciosos niveles de producción (y por ende de ocupación, más allá del consumo), y a mejorar la calida de vida de la población (directa e indirectamente).
"Si para 2011 se espera una venta anual, entre autos 0 Km. y usados, de 2.550.000 unidades, la pregunta sería: ¿cuántos vehículos más se podrían sumar con esta nueva propuesta? El gobierno nacional y los provinciales tienen la palabra", se preguntó el titular de la CCA, impulsor de esta idea.
Fomentar un Plan Canje II debe ser visto como una medida de seguridad vial, de ayuda al medio ambiente y al tránsito, cifras que no son siempre medidas con la misma vara que las de ventas. El otro punto clave a atacar por parte del gobierno nacional debería ser el fomento a la inversión en motores cada vez más limpios y en equipamiento de seguridad -de serie- que contribuya a disminuir las cifras de mortalidad en accidentes. ⌘



Ya no somos Pené

Las mujeres recibimos de ustedes, los hombres, miradas, chamuyos, piropos, engaños amorosos, indiferencia, y hasta insultos… Sí, nos mandan a "lavar los platos" cuando ven a una mujer haciendo una "macana" al conducir un vehículo. Pero lo que no saben es que cuidamos por sobre todas las cosas a nuestro compañero de aventuras tanto como a la ropa, los zapatos y maquillajes.

Hagamos un viaje al pasado. El automóvil es un vehículo autopropulsado por un motor propio, destinado al transporte terrestre de personas o mercancías y fue inventado por Karl Friedrich Benz en Alemania en 1886. Este fue un hombre con una gran idea. Henry Ford, en 1913 comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje, considerado para la época un sistema innovador que permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables. Otra persona de sexo masculino con otra gran idea. En Argentina hubo varios intentos individuales de armar autos entre fines del siglo XIX y principios del XX, el primer acontecimiento documentado corresponde al mecánico



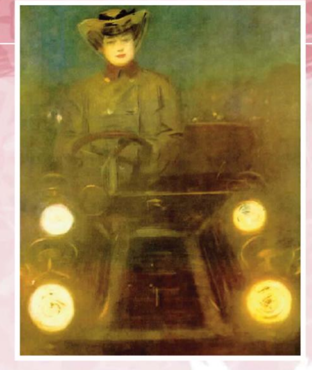
Texto: Maira Pérez

élope Glamour....

español Celestino Salgado. En 1901, este mecánico armó en Buenos Aires, un vehículo para cuatro pasajeros dotado de un motor a vapor de 6 HP con una autonomía de 12 horas a marcha regular. Otro hombre que junto con Manuel Iglesias y Horacio Anasagasti fueron pioneros en la construcción de autos en Argentina. Y sí… más hombres con grandes ideas…pero varias fueron las mujeres que participaron activamente en los inicios del automóvil, de hecho el primer conductor de la historia fue una mujer, Bertha Benz, esposa del constructor Karl Benz. En 1888 Bertha recorrió, por primera vez en la historia, las calles de la ciudad de Mannheim en su vehículo a motor. Vio con claridad que el invento fabricado por su marido necesitaba una promoción pública. Acompañada por sus dos hijos, inició el primer viaje de la historia del automóvil entre Mannheim, su ciudad, y Pforzheim.

En la misma línea se comportó Bertha Habermass, esposa de Maybach. Otra mujer que colaboró estrechamente, y en la sombra, con su marido. Esto fue a finales de 1889. Primero lo ayudó a perfeccionar motores de combustible líquido y después con el resto de las aportaciones mecánicas, como el cambio de velocidades selectivo y el radiador de panal, entre otros. Poco antes de celebrarse la Exposición Universal de París de 1889, Luisa Sarazin, ante la repentina muerte de su marido, que era el representante de Daimler en París, decidió ponerse al frente del negocio que este regentaba. Sarazin puso en marcha la primera campaña publicitaria del automóvil, centrada en la marca que ella regentaba. En 1895, también en París, la duquesa de Uzés se convertía en la primera mujer en conseguir el permiso de conducir -sólo seis años después de que León Serpollet consiguiera el primer permiso de conducir de la historia-, generando un gran revuelo entre la nobleza y la burguesía parisina del momento. Recordemos el contexto de los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX, en los países más desarrollados como Inglaterra o Francia, donde cambios políticos, económicos y sociales habían provocado una clara y real aceleración de la posición de la mujer. Y las incursiones de las mujeres, en cualquier ambiente automovilístico, siempre resultaban sorprendentes, de modo que su sola presencia, habitualmente, era recogida por toda la prensa del momento que se hacía eco de ella, alcanzando una gran repercusión mediática. Mujeres que formaron primeros clubes y participaron de los primeros Rally. La relación de la mujer con el automóvil fue reflejada de forma habitual tanto por la prensa de la época, así como por renombrados artistas del momento; pintores, ilustradores, diseñadores gráficos, etc. Desde los primeros años de existencia del automóvil, la publicidad de éstos, a menudo, hizo uso de la imagen femenina en sus campañas publicitarias, mostrándola

en diversas situaciones. Utilizó su imagen de muy distintos modos, y la presentó como un elemento que transmitía valores muy diferentes. Era mostrada como un elemento decorativo o incluso como un complemento "chic", vinculada, en la mayor parte de los casos, a conceptos y valores como la elegancia, el glamour, o la sofisticación, entre otros.
Ramón Casas, uno de los máximos exponentes del modernismo, fue sin duda alguna un pionero en sentar a la mujer al volante del automóvil, convirtiéndola en la protagonista y en el eje central de sus obras. Casas trató de representar una mujer moderna que conducía su propio vehículo, en una época en la que conducir estaba solamente al alcance de unos pocos hombres. Las presentaba siempre en actitudes elegantes, modernas y muy bellas. Así, desde los primeros años, la publicidad también utilizó la figura femenina ligada al automóvil y a los valores de modernidad, mediante su asimilación con las nuevas tendencias que se imponían en la moda.
Para Roland Barthes (otro hombre), en "La cocina del sentido", señala que: "Un vestido, un automóvil, un plato cocinado, un gesto, una película cinematográfica, una música, una imagen publicitaria, un mobiliario, un titular de diario, de ahí objetos en apariencia totalmente heteróclitos. ¿Qué pueden tener en común?
Por lo menos esto: son todos signos. Cuando voy por la calle –o por la vida- y encuentro estos objetos, les aplico a todos, sin darme cuenta, una misma actividad, que es la de cierta lectura: el hombre moderno, el hombre de las ciudades, pasa su tiempo leyendo. Lee, ante todo y sobre todo, imágenes, gestos, comportamientos: este automóvil me comunica el status social de su propietario"...
En pocas palabras, el auto para la mujer



Bertha Benz, automovilista pionera que ayudó a difundir la invención de su marido.

también es icono de status social. Hoy en día, los autos son de gran utilidad para la mujer. Las mujeres los utilizan para ir a trabajar, de compras, salir de paseo, llevar a los niños a la escuela, ir al médico... no son sólo un "chiche" para nosotras, como seguramente deben pensar los hombres. La mujer, en la actualidad, como en otras épocas ocupa un lugar en el mundo de los automóviles. Hay mecánicas, diseñadoras, que gustan de los autos y saben de lo que hablan. Hoy las empresas ofrecen vehículos especialmente para las mujeres. Nosotras siempre deseamos cierta marca, cierto modelo, tenemos en cuenta la antigüedad del vehículo... y buscamos algo acorde a nuestro nivel socioeconómico, así como combinamos ropa. Ya no somos como ese personaje tipo de "damisela en apuros" tradicional que pega gritos de iSocorro, socorro!, ya no somos ingenuas!! Ya no sacudimos frenética e inútilmente brazos y piernas como una tortuga vuelta del revés. De hecho nunca fuimos ingenuas...así que hombres: Cuidado! Porque superamos a cualquier competidor varón.

¿Qué color querés?

Monoblock

Monoblock es una propuesta didáctica para chicos de 3 a 10 años, que les permite armar el modelo de móvil a su gusto. La línea de autos, construidos en madera de pino tratado con barniz al agua totalmente inocuo, propone diversos diseños: Compacto, Pick Up, Súper Sport, Buggy y Deportivo. La de camiones viene con tres modelos: Didáctico, Volcador y Acoplado. El color lo eligen los chicos encastrando las piezas de goma eva (no tóxica y reciclable) según su propio agrado. Las cabinas y las ruedas son intercambiables entre los diferentes modelos, logrando expandir las posibilidades del juego. Así pueden armar su modelo de un solo color o de cinco diferentes. La línea de juguetes Monoblock puede recibir un muñeco conductor en sus cabinas y también diferentes elementos de carga.

Una de las características más importantes del diseño, es que los chicos reconozcan en los Monoblock, las líneas de autos y camiones que ven en las calles en la actualidad. Monoblock fue recientemente seleccionado finalista del concurso de diseño Innovar y exhibido en el marco de la exposición Tecnópolis.

Para jugar en la plaza, el patio o el comedor, para jugar a armar, para jugar a pintar, para jugar a intercambiar, para jugar a encastrar, para carreras, para cargas, así es la propuesta de los Monoblock. ¡Y vos! ¿de qué color querés el tuyo? ⌘

Consultas : medermam@yahoo.com.ar



Día de Pruebas

¿En qué consiste exactamente y para qué sirve un día de pruebas? Para averiguarlo, Autohistoria viajó al autódromo "Roberto José Mouras" de La Plata junto con el equipo Tauro Guidi Team de TC Pista.

Día de pruebas comunitarias para el TC y TC Pista. Invitados por el equipo Tauro Guidi Team, el cual estrenaba un nuevo vehículo de competición, viajamos bien temprano hasta el autódromo "Roberto José Mouras", ubicado en la ciudad de La Plata. Mientras se hacían los últimos ajustes sobre la coupé Chevy, Walter Mambreani, jefe de equipo, nos brindaba detalles de la construcción del auto: *"El vehículo fue construido por Alberto Canapino, en Arrecifes, y le demandó aproximada-*

mente 60 días de trabajo. En la actualidad ya no se utilizan cascos de automóviles originales sino que se fabrica una estructura tubular, que a su vez funciona como jaula antivuelco, utilizando caños de acero sin costura y respetando las medidas reglamentarias que exige la categoría - anclajes de suspensión, altura, trocha, etc -. Una vez terminada, se fabrica y coloca la carrocería. La fisonomía de los autos fue variando de manera tal que, hoy en día, lo único que se conserva como original de fábrica (y sólo en algunos casos) es el techo. Hay quienes compran un vehículo abandonado o en mal estado sólo para utilizar esta pieza. El resto se hace de manera artesanal. En nuestro caso, toda la carrocería fue construida por un chapista artesano, partiendo de láminas de chapa cortadas, dobladas y soldadas a mano. Finalizado todo el proceso de construcción, recibimos el auto en nuestro taller donde en tan sólo 30 días se terminó de armar por completo. Se le colocaron todos los elementos mecánicos (suspensiones, frenos, caja de velocidades, diferencial), tanque de combustible, parabrisas (tanto las ventanilla laterales como la luneta son fabricadas en acrílico), butaca, pedalera, instrumental y, por último, se realizó la instalación eléctrica. El impulsor se alquila por carrera y es preparado por Jorge Pedersoli, exitoso motorista de la marca".
Las expectativas por corroborar el funcionamiento del auto eran cada vez mayores. Previo a girar por primera vez con la novísima unidad, Alejandro González, piloto y dueño del equipo, nos contaba lo siguiente: *"Al auto se le colocó el motor de pruebas y luego se lo alineó. Para ello, se le cambiaron las llantas de competición por las de alinear, las cuales, debido a su extraño diseño, parecen ruedas de carreta. Estas van apoyadas sobre 4 plataformas individuales, regulables en altura, que permiten nivelar el vehículo"* A pesar de la tecnología disponible, en el equipo todavía se utiliza el viejo pero noble sistema de "alineación por hilos", que consiste en extender dos gruesos hilos, uno a cada lado del auto con el fin de trazar un paralelismo casi perfecto entre las ruedas. Esto permite medir los ángulos de divergencia o convergencia en ambos trenes. Para obtener los valores de comba o caída del neumático (que puede ser positiva o negativa) se utiliza un dispositivo electrónico denominado combímetro. Mate de por medio, el piloto seguía interiorizándonos en otros aspectos: *"Debido a que es un auto nuevo, se lo configuró con una puesta a punto básica, es decir, con valores de dureza de espirales, amortiguadores y aerodinámica que son fruto de la*

"En la actualidad ya no se utilizan cascos originales sino que se fabrica una estructura tubular, que a su vez funciona como jaula antivuelco. Una vez terminada, se fabrica y coloca la carrocería. La fisonomía de los autos fue variando de manera tal que, hoy en día, lo único que se conserva como original de fábrica, y sólo en algunos casos, es el techo. El resto se hace de manera artesanal."

experiencia que el equipo ha ido recogiendo entre pruebas y carreras. Cada circuito plantea distintas exigencias; los veloces, como Rafaela o Buenos Aires, requieren un motor potente y una buena configuración aerodinámica, especialmente para transitar rápido en los curvones. Por el contrario, en circuitos trabados, como La Plata o Salta, es importante que el auto posea un buen ingreso a las curvas y, fundamentalmente, que la tracción sea óptima para que, al momento de acelerar, transmita toda la potencia al piso sin patinar. En nuestro caso particular, al ser un vehículo completamente nuevo, el día de pruebas nos sirve para verificar que todo funcione correctamente. La idea no es romper récords ni salir a girar como si estuviésemos en una clasificación. El piloto tiene que conocer el auto, sentir sus reacciones y, fundamentalmente, debe saber analizar dónde es veloz y dónde pierde tiempo."

La metodología de trabajo es simple pero eficaz. El piloto transita las primeras vueltas a un ritmo tranquilo, para así poder asentar los frenos. No es recomendable exigirlos como en carrera sino que se debe hacer de manera gradual. Luego se realizan tandas de tres vueltas cada una. La primera se utiliza para que el neumático tome la temperatura adecuada, y luego se completan los 2 giros restantes a mayor velocidad. Al ingresar a boxes, se controla la presión de los neumáticos. Tanto en el TC como en el TC Pista está prohibido el uso de sistemas de adquisición de datos, por lo que la palabra del piloto es fundamental. Nos comentaba Alejandro: *"Los cambios se realizan de a uno por vez, ya que si se modifican valores de espirales, alineación y alerón al mismo tiempo, y el auto mejora el registro de vuelta, es imposible determinar con exactitud qué fue lo que te permitió ser más veloz".*

Así, en sucesivas tandas, pudimos comprobar cómo se iba adaptando el auto al estilo de manejo del piloto. Sin embargo, lograr la puesta a punto ideal no es tarea sencilla. Hay tres durezas distintas de espirales y los amortiguadores presentan once posiciones que regulan la compresión y veinte que regulan la expansión. A las cubiertas externas, que son las que reciben la mayor carga y fricción durante un viraje, se les da una menor cantidad de libras que las internas debido a que toman una temperatura mayor y eso incrementa la presión de inflado. En lo que respecta a la aerodinámica, las trompas presentan distintas configuraciones de acuerdo con las características del circuito. El alerón trasero es uno de los ítems más importantes. Un alerón con un alto grado de inclinación genera una carga mayor sobre las ruedas tractoras, mejorando el grip y la tracción, pero generando una merma en la velocidad final debido a que el motor "gasta potencia" por el simple efecto de resistencia aerodinámica. Pasado el mediodía, el equipo decidió modificar los valores de alineación del auto, tarea que requiere aproximadamente una hora. Mientras el grupo de mecánicos trabajaba en el auto, Walter nos interiorizaba en otros detalles de puesta a punto: *"Si la pista está muy fría, el neumático no toma la temperatura adecuada de funcionamiento. Para lograrlo, se recurre a una alineación divergente (ruedas abiertas). Si bien este cambio altera la estabilidad del auto y el tránsito por curva, es necesario para extraerle el máximo rendimiento a la goma. También aprovechamos para trabajar sobre la barra estabilizadora delan-*

tera, cuya dureza se puede graduar de acuerdo con la posición de dos barras menores, denominadas cuchillas, que actúan de manera individual sobre cada uno de los neumáticos delanteros".
Sobre el final de la tarde, y sin que el auto hubiese mostrado inconvenientes en el día de su debut en pista, el equipo decidió colocar un juego de neumáticos nuevos para poder verificar el resultado de los trabajos realizados. Tres últimas vueltas a un ritmo mucho más veloz y el reloj cantó su verdad: un registro similar al de un vehículo de punta de TC.
La euforia y los abrazos se hicieron presentes entre el grupo de mecánicos, esos silenciosos y apasionados alquimistas de la velocidad que no conocen de horarios, climas o distancias.
Con el auto ya descansando en el box, el piloto nos entregó sus impresiones. "Lo más importante fue que todo funcionó correctamente y, como se dice en los boxes, no se "cayó nada". Modificamos la dureza de espirales, alineación y trabajamos en las cargas aerodinámicas. Ante cada cambio, mejoraba el comportamiento en pista. Con gomas nuevas, giramos prácticamente al mismo ritmo que lo hace un TC, por lo que el resultado de la prueba nos genera grandes expectativas para poder pelear por el título de la categoría el próximo año.
Párrafo aparte merece la presentación del auto. Sobresalen la prolijidad y los detalles de construcción y terminación, algo que no es muy común de ver. Funcionalidad y accesibilidad para poder trabajar con facilidad en el vehículo. Sencillamente impecable.
Agradecemos la invitación y colaboración de Alejandro González, Walter Mambreani y a todo el Tauro Guidi Team para la realización de esta nota.



Sistema de suspensión trasera. Se aprecia el conjunto espiral-amortiguador junto con el generoso disco de freno. Nótese la ubicación del cáliper, en posición inferior, con la finalidad de mejorar la distribución de pesos y bajar el centro de gravedad del vehículo.

Con la ayuda de este nivel electrónico se logra configurar el ángulo de inclinación del alerón trasero.





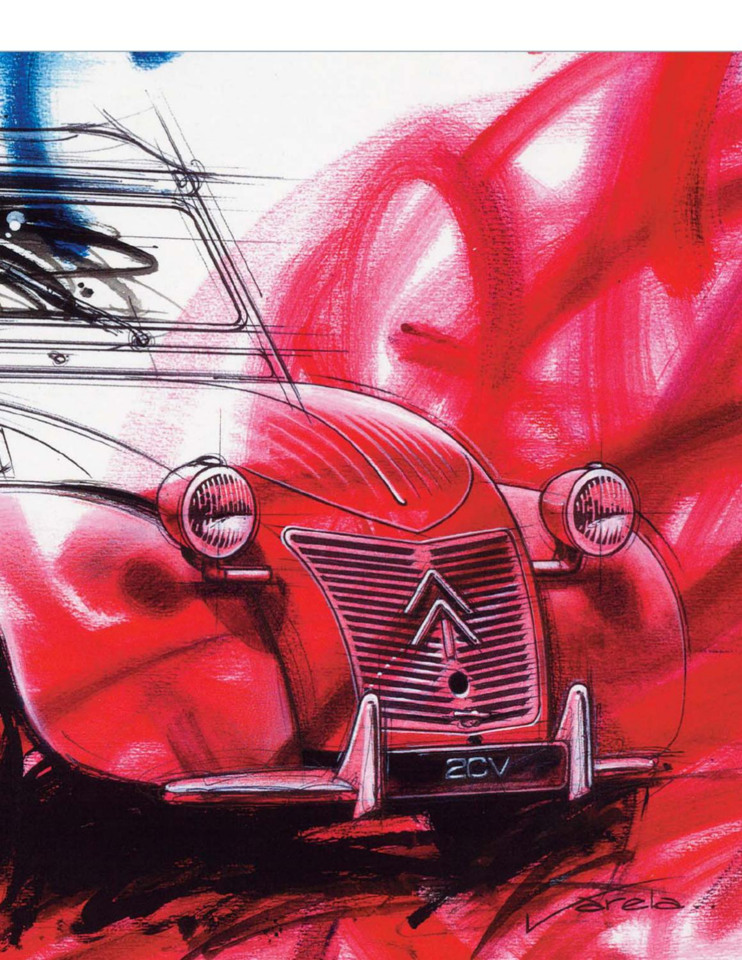
La alineación es un trabajo que requiere máxima precisión. Las llantas de alinear, apoyadas sobre los discos, junto con el viejo sistema de hilos, requieren de muchos conocimientos y experiencia.



El auto, elevado sobre su crique hidráulico, ya sobre el final de las pruebas y previo a girar con gomas nuevas.

Citroën 2CV 1958. Técnica mixta por Rafael Varela




2CV
Varela

¡Qué ladris!!!

"No le dijo naaada, nunca dijo, nunca dijo, nunca dijo nadaaaa".

¿Cuántos jóvenes allá a mediados de los ´90 cantaron esta canción? infinita cantidad de pre-adolescentes, adolescentes y adultos jóvenes sin twitter ni computadores ni mucho menos MSN oyeron, tararearon y cantaros temas de la efímera banda Los Ladrones Sueltos (vaya título mas hermoso).

Editado y grabado en 1994 por Sony Music con un bizarro video dirigido por Rodolfo Hermida, fue filmado en Buenos Aires. Preguntan: ¿qué tiene que ver esto con los fierros?
Hay relación. El espera el bondi durante bastante tiempo y se toma el 10, se sube a un orgullo argento, El Detalle OA 101. Aunque por corto tiempo, los transporta con boleto doble. ¿Qué mejor publicidad encubierta para combatir a ese pulpo llamado Mercedes-Benz con la serie OH de motores traseros?



Lástima que El Detalle años después dejaría de existir.
Aunque por décimas de segundo, se aprecia un Mercedes-Benz LO 1114, esta vez es todo para la ex carrocera devenida en terminal allá por 1987.
Salud El Detalle! Aunque hayamos caído tarde de que ella, muy bella, era muda (?). ⌘





Salió apurada de su casa con su pollera corta
el la esperaba en la parada hacía mas de una hora
no le dijo nada, ella quería pasarla bien
no le dijo nada, y se tomaron el diez

Sacó boleto doble hasta Palermo
ella lo miró y creía comprenderlo
y no le dijo nada, ella quería pasarla bien
no le dijo nada, y se bajaron del diez

Y era de noche y la abrazaba
Y no le dijo nada!
Sintió su mano en la espalda
Y no le dijo nada!
La acariciaba despacito
Y no le dijo nada!
Y de repente llegó Tito
Que cagada!

No le dijo, no le dijo, no le dijo, no le dijo, no le dijo nada
nunca dijo, nunca dijo, nunca dijo, nunca dijo nada...

....Y un día charlando se dió cuenta
que ella nunca decía nada
y un día charlando y con mucha ternura
le dijo, le dijo
Nena vos sos muda!
Era muda, era muda, era mucha, la mina era muda
nunca dijo, nunca dijo, nunca dijo, nunca dijo nada
dijo no le dijo nunca, nunca dijo no, nunca, nunca dijo nada
no le dijo, no le dijo, no le dijo, no le dijo nada.



Un total de 237 inscriptos disputaron la edición 2011 del Gran Premio Histórico que se desarrolló del 13 al 21 de octubre por rutas y caminos de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro, Neuquen, Mendoza y San Luis.



El Chevrolet 1940 de Cali Falabella (Arriba). Abajo izqui recha, el Fiat 1500 1966, de Carlos Dante.



Con la llegada de las máquinas al Autódromo de Potrero de los Funes en la Provincia de San Luis, finalizó el IX Gran Premio Histórico organizado por el Automóvil Club Argentina. Esta edición fue denominada Copa "Jorge Augé Bacqué", en homenaje al recientemente fallecido periodista y dirigente, ferviente impulsor y mentor de esta competencia. La largada se realizó en la sede del Automóvil Club Argentino, cuando puntualmente a las 21 horas del jueves 13, el infaltable José Froilán González le mostró la señal de largada al De Carlo 700 1962 del binomio Perez De Rosa - Perez Pusso. Otras personalidades notables que poblaron el palco fueron Carlos Alberto Reutemann y el Ingeniero Rafael Sierra.

La diversidad de marcas y categorías le dio un colorido particular que lo hace tan atractivo no sólo en nuestro país, sino también en el exterior, donde despierta un gran interés, como quedó evidenciado por la participación de 10 representantes de Uruguay, uno de Colombia, uno de Perú y hasta un competidor de Inglaterra.

Esta vez el premio general quedó en manos de un auto de producción nacional,



erda, Citroën 3CV 1975 de Emiliano Pugliese. Abajo de-



el Peugeot 404 de 1979, conducido por el sanjuanino Mauricio Osman y su hijo, el cordobés Maximiliano Osman, quienes emplearon 57 horas, 46 minutos 9 segundos 46 centésimas, 1s 34/100 menos que su escolta inmediato, el auto similar pero de 1974 de Daniel Villacé – Francisco Lozano, de Alta Gracia, Córdoba.
De los 237 autos que largaron de Buenos Aires, llegaron 206 al final.
Apenas terminada la carrera y tras un almuerzo multitudinario con todos los participantes, Gastón Auge Areco, hijo de Jorge. entregó los premios.⌘

Los ganadores



Clasificación General
OSMAN, Moises Eduardo / OSMAN, Maximiliano Sebastian. Peugeot 404 1979.

Categoría A
PUGLIESE, Emiliano / BOVE, Guillermo. Citroën 3 CV 1975.

Categoría B
ALONSO, Raul Osvaldo / ACEVEDO, Matias Ezequiel. Auto Union 1000 S 1958.

Categoría C
TOMASI, Jorge / DOMINGO, Alberto. Alfa Romeo Giulia 1960.

Categoría D
DANTE, Carlos Daniel / DI BENEDETTO, Adolfo Miguel. Fiat 1500 1966.

Categoría E
OSMAN, Moises Eduardo / OSMAN, Maximiliano Sebastian. Peugeot 404 1979.

Categoría F
DI GANGI, Marcelo / FAVUZZI, Luis Mauricio. Ford Falcon 1965.

Categoría TCA
FALABELLA, Cali / ARIAS, Leo. Chevrolet Coupé 1940.

Categoría TCB
PETTIGREW , Federico / DE PETTIGREW, Hebe G. Mercury Coupé 1947.

Categoría TCC
PAVICICH, Ricardo / ALSEDA, Jorge Oscar. Ford Coupé 1946.


04 octubre 2011
Auto Historia
La Rana
Citroën 2CV/3CV

